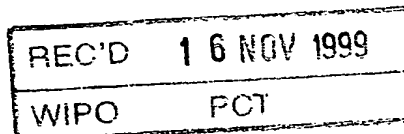


99/831503

PCT/CH 99 / 00521



CH 99 / 521

SCHWEIZERISCHE EidGENOSSENSCHAFT  
CONFÉDÉRATION SUISSE  
CONFEDERAZIONE SVIZZERA

EJU

**PRIORITY  
DOCUMENT**  
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

**Bescheinigung**

Die beiliegenden Akten stimmen mit den ursprünglichen technischen Unterlagen des auf der nächsten Seite bezeichneten Patentgesuches für die Schweiz und Liechtenstein überein. Die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein bilden ein einheitliches Schutzgebiet. Der Schutz kann deshalb nur für beide Länder gemeinsam beantragt werden.

**Attestation**

Les documents ci-joints sont conformes aux pièces techniques originales de la demande de brevet pour la Suisse et le Liechtenstein spécifiée à la page suivante. La Suisse et la Principauté de Liechtenstein constituent un territoire unitaire de protection. La protection ne peut donc être revendiquée que pour l'ensemble des deux Etats.

**Attestazione**

Gli uniti documenti sono conformi agli atti tecnici originali della domanda di brevetto per la Svizzera e il Liechtenstein specificata nella pagina seguente. La Svizzera e il Principato di Liechtenstein formano un unico territorio di protezione. La protezione può dunque essere rivendicata solamente per l'insieme dei due Stati.

Bern, 05. Nov. 1999

Eidgenössisches Institut für Geistiges Eigentum  
Institut Fédéral de la Propriété Intellectuelle  
Istituto Federale della Proprietà Intellettuale

Patentverfahren  
Administration des brevets  
Amministrazione dei brevetti

  
Rolf Hofstetter

de la Propriété Intellectuelle  
Institut

Patentgesuch Nr. 1998 2266/98

HINTERLEGUNGSBESCHEINIGUNG (Art. 46 Abs. 5 PatV)

Das Eidgenössische Institut für Geistiges Eigentum bescheinigt den Eingang des unten näher bezeichneten schweizerischen Patentgesuches.

Titel:

Fahrzeugdach-Auskleidung und Verfahren zur Herstellung derselben.

Patentbewerber:

Rieter Automotive (International) AG  
Seestrasse 15  
8702 Zollikon

Vertreter:

Ritscher & Seifert  
Forchstrasse 452 Postfach  
8029 Zürich

Anmeldedatum: 11.11.1998

Voraussichtliche Klassen: B60J



Fahrzeugdach-Auskleidung und Verfahren zur Herstellung derselben

5

Die vorliegende Erfindung betrifft eine Fahrzeugdach-Auskleidung gemäss Oberbegriff des Anspruchs 1 und ein Verfahren zur Herstellung derselben.

10

Diese Fahrzeugdach-Auskleidung zeichnet sich durch ein besonders gutes akustisches Verhalten aus und eignet sich für eine ultraleichte Bauweise.

15

20

25

Grossflächige Fahrzeugteile, insbesondere Fahrzeugdächer, neigen aufgrund ihrer geringen Eigenstabilität dazu, sich beim Fahren zu deformieren, zu vibrieren und zu schwingen. Diesem Verhalten wird konventionellerweise durch das Anbringen von Dämpfungsmaterial, insbesondere von Schwerschichten aus Bitumen, entgegengewirkt. Um die Übertragung von Fahrgeräuschen ins Wageninnere zu reduzieren, werden in der Automobilindustrie seit längerem mehrschichtige Schallisolationspakete eingesetzt. Diese Schallisolationspakete sind in der Regel als Feder-Masse-Systeme konzipiert und weisen eine mit einer elastischen Federschicht gekoppelte luftdichte Schwerschicht auf, um die Vibrationen der grossflächigen Karosserieteile zu dämpfen und die Schalltransmission zu dämmen.

30

35

Ein solches Schallisolationspaket ist bspw. in der EP-0'255'332 beschrieben und umfasst eine halbflexible Trägerschicht, mit welcher die Dachauskleidung in Art eines Schnappverschlusses gegen das Fahrzeugdach gespannt werden kann. Mit dieser Trägerschicht wird ein klassisches Feder-Masse-System mit einer federnden, schallabsorbierenden Schaumschicht und einer viskoelastischen, geschlossenporigen Schwerschicht (Bitumen-gefüllt) gegen das Fahrzeugdach angepresst.

Aus der EP-0'637'820 ist bspw. eine schallabsorbierende

Dachauskleidung bekannt, welche im wesentlichen eine ca. 5-15 mm dicke, halbsteife PU-Schaumschicht und eine 4-10 mm dicke, federelastische Verbundfaserschicht aufweist, wobei beide Schichten luftdurchlässig sind. Die Schaumschicht ist bei dieser Ausführungsform beidseitig mit Glasfasern verstärkt und weist fahrgastraumseitig eine luftdurchlässige Dekorschicht auf. Die einzelnen Schichten sind wiederum mit einem luftdurchlässigen Kleber, insbesondere einem PU-Kleber, miteinander verbunden. Auch bei dieser schallabsorbierenden Dachauskleidung handelt es sich um ein klassisches Feder-Masse-System.

Bei derartigen Dachauskleidungen zeigt es sich jedoch, dass wegen des offenporigen Aufbaus dieser Schallabsorber, deren Kleberkomponenten bereits bei der Fertigung dieser Dachauskleidungen relativ rasch in die Dekorschicht dringen und zu visuell wahrnehmbaren Flecken und damit zu einer relativ hohen Ausschussproduktion führen. Die Verwendung durchlässiger Schichten führt also unmittelbar zu unerwünschten Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes der Dachauskleidungen.

Darüberhinaus führen Feder-Masse-Anordnungen immer zu Resonanzeinbrüchen in der Schallisolation, die üblicherweise im Frequenzbereich der niederen Motorordnungen liegen und dort besonders unerwünscht sind.

Es ist jedoch das generelle Bestreben der Automobilindustrie, das Gewicht der Fahrzeuge zu reduzieren. Dies hat zur Folge, dass vermehrt auch dünnere und leichtere Karosserie- und Auskleidungsteile eingesetzt werden, die zu wesentlichen akustischen Problemen führen.

Es ist deshalb auch schon vorgeschlagen worden, bspw. in der FR 2 503 721, eine leichte Dachauskleidung zu schaffen, welche im wesentlichen aus einer porösen und glasfaserverstärkten Schaumschicht besteht, welche mit einer Dekor-

schicht überzogen ist und zwischen dieser Dekorschicht und der glasfaserverstärkten Schaumschicht eine luftundurchlässige Polyethylen-Folie aufweist, um das Permeieren von Klebstoffkomponenten in die Dekorschicht zu verhindern. Wegen dieser Folie weist diese vorgeschlagene Dachauskleidung eine schlechte akustische Absorption auf, die allenfalls durch eine Perforation verbessert werden könnte. Eine solche Perforation der PE-Folie kann jedoch wieder zu visuell wahrnehmbaren Veränderungen der Dekorschicht führen. Bei der in dieser Schrift dargestellten Herstellungsweise ist die dachseitige Rückenschicht perforiert, d.h. luftdurchlässig, und steht somit im Widerspruch zu modernen gesetzlichen Vorschriften zur Konstruktion von Fahrzeugdach-Auskleidungen. Diese Vorschriften verbieten einen direkten Luftdurchfluss zwischen Fahrzeugdach und Fahr-  
gastraum.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, eine Dachauskleidung zu schaffen, welche abhängig von deren spezifischen Einsatz eine optimale Schallabsorption aufweist und gleichzeitig ein ästhetisch beständiges Erscheinungsbild behält.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäss durch eine Auskleidung mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst, und insbesondere dadurch, dass zwischen einer luftdurchlässigen Dekorschicht und einem mehrschichtigen Strukturelement eine semipermeable und migrationsresistente Sperrschicht vorgesehen ist. Das mehrschichtige Strukturelement ist ebenfalls luftdurchlässig und umfasst eine Trägerschicht, insbesondere eine PU-Schaumschicht, welche beidseitig mit einer luftdurchlässigen Verstärkungsschicht, insbesondere aus Glasfasern, versehen ist. Diese Schichten sind in bekannter Weise miteinander verklebt. Die Dekorschicht kann aus einem Faservlies oder einem anderen luftdurchlässigen Material, z.B. einem Textilgewirk, bestehen. Die erfindungsgemäss verwendete semipermeable und migrationsresistente

Sperrschicht ist einerseits undurchlässig für und migrationsresistent gegen die verwendeten Kleber respektive deren Komponenten respektive Zusätzen und ist andererseits mikroporös, d.h. luftdurchlässig und weist eine Dicke von  
5 0.1 < d < 1.0 mm auf und ist derart ausgelegt, dass damit ein Luftströmungswiderstand von  $500 \text{Nsm}^{-3} < R_t < 2500 \text{Nsm}^{-3}$ , insbesondere von  $900 \text{Nsm}^{-3} < R_t < 1900 \text{Nsm}^{-3}$  erzeugt wird. Es ist für die Optimierung der akustischen Wirksamkeit der Fahrzeugdachauskleidung wesentlich, dass der Luftströmungs-  
10 widerstand fahrgastraumseitig im angestrebten Bereich liegt. Darüberhinaus wird die luftdurchlässige, d.h. offenporige Sperrschicht aus einem Material gefertigt, welches semipermeabel und migrationsresistent ist und insbesondere die Durchdringung, respektive Permeation und/oder Migration  
15 des verwendeten Klebers, respektive dessen Komponenten, und/oder der verwendeten Weichmacher, der altersbedingten Zersetzungsprodukte und/oder der Zusätze aus der PU-Schaumschicht oder der Klebschichten verhindert. Derartige Sperrschichten sind auf dem Markt erhältlich und sind bspw. aus  
20 chemisch miteinander gebundenen Zellulose- und Polyesterfasern gefertigt.

Ein bevorzugtes Verfahren zur Herstellung einer erfindungsgemässen Auskleidung sieht vor, auf eine kontinuierlich  
25 abgerollte Unterschicht, resp. Rückenschicht, insbesondere aus Polyethylen, Verstärkungsfasern, bspw. Glasfasern oder Polyesterfasern, abzulegen und darauf eine kontinuierlich abgerollte Trägerschicht, insbesondere eine PU-Schaumschicht aufzubringen. Diese bahnförmige Schichtenfolge wird  
30 mit einer ersten Komponente eines Klebers, insbesondere eines PU-Klebers, imprägniert. In einer bevorzugten Ausführungsform wird diese Schichtenfolge als Bahn durch ein entsprechend gefülltes Bad geführt. Um die Menge der applizierten ersten Kleberkomponente kontrollieren zu können,  
35 wird diese imprägnierte Schichtenbahn durch ein Quetschrollenpaar geführt. Auf die derart bearbeitete Schichtenbahn werden wiederum Verstärkungsfasern aufgebracht und



5 wird eine zweite Kleberkomponente aufgesprüht, bevor eine semipermeable und migrationsresistente Sperrschicht aufgebracht und an die anderen Schichten angepresst wird. In einem nächsten Verfahrensschritt wird eine Dekorschicht, z.B. ein 100 g/m<sup>2</sup> schweres PE-Faservlies auf diese Sperrschicht aufgebracht.

10 Die derart hergestellte Bahn wird anschliessend in geeignete Stücke geschnitten und in bekannter Weise, d.h. mit geheizten Formpresswerkzeugen geformt, um die gewünschten Fahrzeugdachauskleidungen zu erhalten.

15 Es versteht sich, dass die Materialien für diese Auskleidung und die zur Herstellung dieser Auskleidung benötigten Chemikalien nicht auf die hier beispielhaft aufgezeigte Auswahl beschränkt sind. Der Fachmann wird, je nach Anwendungsbereich des erfindungsgemässen Produktes geeignete Materialien und Chemikalien wählen. Das oben beschriebene, kontinuierliche Herstellungsverfahren kann selbstverständlich auch platten- respektive schrittweise vorgenommen werden.

25 Im folgenden soll die Erfindung anhand der Figuren und eines Ausführungsbeispiels näher erläutert werden. Es zeigen:

Fig. 1 eine schematische Darstellung des Aufbaus eines erfindungsgemässen Auskleidungsteils;

30 Fig. 2 eine schematische Darstellung des Verfahrens zur Herstellung einer erfindungsgemässen Auskleidung.

Fig. 3 eine vergleichende graphische Darstellung der frequenzabhängigen Schallabsorption einer erfindungsgemässen Auskleidung.

35

Figur 1 zeigt den Aufbau einer erfindungsgemässen Ausklei-

dung in schematischer Weise. Diese Auskleidung weist eine zentrale Trägerschicht 3 auf, die aus einem luftdurchlässigen Material, vorzugsweise aus einem offenporigen PU-Schaum besteht. Diese Schaumschicht 3 weist in einer bevorzugten Ausführungsform eine Dicke von ca. 5 bis 30 mm, insbesondere 20 mm, auf und hat ein Raumgewicht von 20 bis 60 kg/m<sup>3</sup>. Beidseitig dieser Trägerschicht 3 ist jeweils eine Verstärkungsschicht 4 resp. 5 angeordnet. Diese Verstärkungsschichten werden vorzugsweise aus Glasfasern gebildet und sind mit einem Kleber 7 an der Trägerschicht 3 befestigt. In einer bevorzugten Ausführungsform wird beidseitig eine Glasfaserschicht mit einem Flächengewicht von ca. 50 g/m<sup>2</sup> verwendet, deren Dicke etwa dem 1- bis 3-fachen Durchmesser der Fasern entspricht. Es versteht sich, dass für die Verstärkungsschichten auch andere geeignete, d.h. steife Materialien verwendet werden können. Wesentlich für die vorliegende Erfindung ist es, dass die einzelnen oben genannten Schichten luftdurchlässig sind und auch der Kleber 7 eine Luftdurchströmung dieser Schichten zulässt. Fahrzeugdachseitig ist eine luftundurchlässige Rückenschicht 9, vorzugsweise aus Polyethylen, vorgesehen. Mit dieser Rückenschicht 9 wird verhindert, dass Luft aus dem Fahrgastraum durch die luftdurchlässige Auskleidung 1 in den Raum zwischen dem Fahrzeugdach 2 und der Auskleidung 1 strömen kann. Fahrgastraumseitig ist eine luftdurchlässige Dekorschicht 6, bspw. ein 100 g/m<sup>2</sup> schweres PE-Faservlies, angebracht. Erfindungsgemäss liegt zwischen der Dekorschicht 6 und der Trägerschicht 3 eine mikroporöse, semi-permeable und migrationsresistente Sperrschicht 8. Diese Sperrschicht 8 ist in einer bevorzugten Ausführungsform aus miteinander verbundenen Zellulose- und Polyesterfasern gefertigt und ist einerseits gasdurchlässig, insbesondere permeabel für Luft, andererseits jedoch undurchlässig, d.h. impermeabel für mindestens die bei der Fertigung der Auskleidung verwendeten flüssigen oder zähflüssigen Stoffe, insbesondere Kleberkomponenten und wirkt deshalb als Sperrschicht für den verwendeten Kleber 7. Darüberhinaus ist

diese Sperrschicht 8 aus einem Material gefertigt, welches  
 die Migration von Kleberkomponenten, allfälligen Weichma-  
 chern, altersbedingten Zersetzungsprodukten und/oder chemi-  
 schen Zusätzen verhindert. Die Permeabilität für Luft wird  
 5 durch die mikroporöse und luftdurchlässige Struktur dieser  
 Sperrschicht 8 erreicht. Insbesondere lässt sich durch die  
 Wahl des Faserdurchmessers, der Sperrschichtdicke und  
 deren Dicke der Luftströmungswiderstand durch diese Schicht  
 8 vorbestimmen. In einer bevorzugten Ausführungsform weist  
 10 diese Sperrschicht 8 eine Dicke von  $0.1 < d < 1.0$  mm auf  
 und ist derart ausgelegt, dass damit in den fahrgastraum-  
 seitigen Schichten der Auskleidung ein Luftströmungswider-  
 stand von  $500 \text{ Nsm}^{-3} < R_t < 2500 \text{ Nsm}^{-3}$ , insbesondere von  
 $900 \text{ Nsm}^{-3} < R_t < 1900 \text{ Nsm}^{-3}$  erzeugt wird. Die Oberflächen  
 15 dieser Sperrschicht 8 können behandelt sein, d.h. für die  
 mit diesen Oberflächen wechselwirkenden Kleber benetzend  
 sein, während der Kernbereich dieser Sperrschicht 8 für  
 diese Kleber stark abstossend wirken kann. Geeignete Ober-  
 flächenbehandlungen, bspw. durch Abflämmen, mit chemischem  
 20 Primer oder durch Korona-Behandlung, sind dem Fachmann  
 bekannt. Die Benetzungsfähigkeit dieser Sperrschichtober-  
 flächen ist derart gewählt, dass diese Oberflächen mit den  
 verwendeten Klebern wohl eine Haftung eingehen, aber diese  
 Kleber keinen geschlossenen, luftundurchlässigen Film  
 25 bilden können. In dieser bevorzugten Ausführungsform wird  
 eine Sperrschicht aus Polyester- und Zellulosefasern mit  
 einem Flächengewicht von 20 bis  $60 \text{ g/m}^2$ , insbesondere  $40$   
 $\text{g/m}^2$  verwendet. Das Gewicht der notwendigen Kleber beträgt  
 ca.  $60 \text{ g/m}^2$ . Damit kann eine Auskleidung mit einem Gesamt-  
 30 gewicht von ca.  $800 \text{ g/m}^2$  und einer Dicke von ca. 22 mm  
 geschaffen werden.

Das in Figur 2 dargestellte Verfahren zur Herstellung einer  
 erfindungsgemässen Auskleidung verwendet eine dünne Rücken-  
 35 schicht 9, die kontinuierlich von einer Rolle abgezogen  
 wird. Diese Rückenschicht besteht vorzugsweise aus Poly-  
 ethylen und dient als undurchlässige Unterschicht, auf

welche die übrigen Materialien aufgelegt werden. In einem ersten Verfahrensschritt werden Verstärkungsfasern 11, insbesondere Glasfasern auf diese Rückenschicht 9 locker aufgestreut. Auf diese Glasfasern 11 wird anschliessend  
 5 eine Trägerschicht 3, insbesondere eine PU-Schaumschicht aufgelegt. Auch diese Trägerschicht 3 kann von einer Rolle abgezogen werden. In einem weiteren Verfahrensschritt werden diese drei Schichten 9, 11, 3, durch ein Bad 13 geführt, in welchem eine erste Kleberkomponente aufbewahrt  
 10 wird. Um die Menge dieser applizierten Kleberkomponente regulieren zu können wird diese durchtränkte Schichtenfolge zwischen zwei ersten Quetschrollen 14 hindurchgeführt. Nach dieser Quetschung werden wiederum Verstärkungsfasern 15, insbesondere Glasfasern, aufgestreut und nachfolgend mit  
 15 einer zweiten Kleberkomponente 16 besprüht. Auf das derart behandelte Materialband wird die mikroporöse, semipermeable und migrationsresistente Sperrschicht 8 aufgebracht und mit Hilfe eines zweiten Quetschrollenpaars 17 angepresst. Mit einem nächsten Verfahrensschritt wird eine Dekorschicht 6  
 20 aufgebracht. Anschliessend wird dieses Material zugeschnitten und in einem beheizten Presswerkzeug in die gewünscht Form gebracht.

Es versteht sich, dass dieses hier beispielhaft beschriebene kontinuierliche Herstellungsverfahren vom Fachmann in  
 25 einfacher Weise in ein diskontinuierliches, d.h. schrittweises Herstellungsverfahren modifiziert werden kann.

Die in Figur 3 gezeigten Kurven zeigen die akustische Wirksamkeit der erfindungsgemässen Auskleidung. Dabei  
 30 stellt Kurve (a) das Schallabsorptionsverhalten einer Fahrzeugdachauskleidung ohne erfindungsgemässe Sperrschicht 8 dar. Aus dieser Kurve wird deutlich, dass durch die Offenergigkeit der fahrgastraumseitigen Schichten eine Absorption von über 0.8 erzielt werden kann. Derartig hohe Absorptionskoeffizienten sind jedoch im Bereich der Fahr-  
 35 zeugakustik unerwünscht, da damit die Sprachverständlichkeit im Fahrgastraum stark beeinträchtigt wird. Der Verlauf

dieser Kurve (a) zeigt darüberhinaus eine ungenügende Absorption der Fahrzeugdachauskleidung im Bereich unterhalb 1500 Hz. Demgegenüber lässt die das Absorptionsverhalten einer erfindungsgemässen Auskleidung mit mikroporöser Sperrschicht charakterisierende Kurve (b) erkennen, dass diese Dachauskleidung bereits bei Frequenzen von 800 Hz eine befriedigende Absorption aufweist und der Absorptionskoeffizient für höhere Frequenzen im Bereich zwischen 0.7 bis 0.8 schwankt. Dieser Vergleich macht die gewonnenen Vorteile der erfindungsgemässen Fahrzeugdachauskleidung offensichtlich.

Es versteht sich, dass Weiterbildungen dieser Fahrzeugdachauskleidung im Bereich des normalen technischen Handels des Fachmanns liegen. Insbesondere wird der Fachmann mit seinen Kenntnissen geeignete Materialien und Kleber für den Aufbau einer erfindungsgemässen Fahrzeugdachauskleidung auswählen. Ebenso gehört die besondere Gestaltung resp. Formgebung der Dachauskleidung in das normale technische Handeln des Fachmanns.

## Patentansprüche

1. Auskleidung für ein Fahrzeugdach (2) mit einer  
5 luftdurchlässigen Trägerschicht (3), welche Träger-  
schicht (3) fahrzeugdachseitig eine erste luft-  
durchlässige Verstärkungsschicht (4) und fahrgast-  
raumseitig eine zweite luftdurchlässige Verstär-  
10 kungsschicht (5) aufweist, wobei die erste Verstär-  
kungsschicht fahrzeugdachseitig eine luftdurchläs-  
sige Rückenschicht (9) aufweist, die zweite Ver-  
stärkungsschicht (5) fahrgastraumseitig mit einer  
luftdurchlässigen Dekorschicht (6) versehen ist und  
15 die einzelnen Schichten mit einem luftdurchlässigen  
Kleber (7) miteinander verbunden sind,  
dadurch gekennzeichnet, dass zur Erzeugung einer  
akustisch optimierbaren und ästhetisch beständigen  
Fahrzeugdach-Auskleidung, zwischen der zweiten  
20 Verstärkungsschicht (5) und der Dekorschicht (6)  
eine semipermeable und migrationsresistente Sperr-  
schicht (8) vorgesehen ist.
2. Auskleidung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeich-  
25 net, dass die fahrgastraumseitigen Schichten einen  
Luftströmungswiderstand von  $500 \text{ Nsm}^{-3} < R_t < 2500 \text{ Nsm}^{-3}$ ,  
~~4~~ insbesondere von  $900 \text{ Nsm}^{-3} < R_t < 1900 \text{ Nsm}^{-3}$  auf-  
weisen.
3. Auskleidung nach einem der Ansprüche 1 oder 2,  
30 dadurch gekennzeichnet, dass die luftdurchlässige  
Trägerschicht (3) aus einem PU-Schaum gefertigt  
ist.
4. Auskleidung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, da-  
35 durch gekennzeichnet, dass die Verstärkungsschicht  
(4) eine Glasfaserschicht umfasst.
5. Auskleidung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, da-

durch gekennzeichnet, dass die Sperrschicht (8) aus einem ca. 20 bis 60 g/m<sup>2</sup> schweren Mischfaservlies, und insbesondere aus einem ca. 45g/m<sup>2</sup> schweren Mischfaservlies besteht.

5

6. Auskleidung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Sperrschicht (8) chemisch miteinander verbundene Zellulose- und Polyesterfasern enthält.

10

7. Auskleidung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass, zur Erlangung der gewünschten Benetzungseigenschaften, die Oberfläche der Sperrschicht entsprechend behandelt ist.

15

8. Auskleidung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Sperrschicht (8) migrationsresistent gegen Weichmacher, altersbedingte Zersetzungsprodukte und/oder Zusätze aus der PU-Schaumschicht oder den Klebschichten ist.

20

9. Auskleidung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Sperrschicht (8) eine Dicke von 0.2 bis 1.0 mm, insbesondere von 0.285 mm, aufweist.

25

10. Auskleidung nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass der Kleber (7) ein konventioneller Zweikomponenten-PU-Kleber ist.

30

11. Auskleidung nach einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Dekorschicht (6) eine luftdurchlässige PE-Vliessschicht ist.

35

12. Verfahren zur Herstellung einer Fahrzeugdach-Auskleidung gemäss Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass  
a) eine luftundurchlässige Rückenschicht (9) mit

ersten Verstärkungsfasern (11), insbesondere Glasfasern, belegt wird und auf die Verstärkungsfasern (11) eine Trägerschicht (3), insbesondere eine PU-Schaumschicht, aufgebracht wird,

5 b) die Rückenschicht (9), Verstärkungsfasern (11) und Trägerschicht (3) gemeinsam mit einer vorgegebenen Menge einer ersten Komponente (12) eines Klebers (7) imprägniert werden und dazu bspw. gemeinsam durch ein mit dieser ersten Komponente (12) gefülltes Bad (13) und nachfolgend angeordnete  
10 erste Quetschrollen (14) geführt werden,

c) die derart imprägnierte Trägerschicht (3) mit zweiten Verstärkungsfasern (15), insbesondere Glasfasern, belegt wird und anschliessend mit einer  
15 zweiten Komponente (16) des Klebers (7) benetzt, insbesondere besprüht, wird,

d) auf die zweiten Verstärkungsfasern (15) eine semipermeable und migrationsresistente Sperrschicht (8) aufgebracht wird, die anschliessend mit den  
20 anderen Schichten (9, 11, 3, 15) bspw. mit Hilfe von zweiten Quetschrollen (17), angepresst wird, um die beiden Kleberkomponenten (12, 16) miteinander reagieren zu lassen, bevor auf diese Sperrschicht (8) eine selbstklebende Dekorschicht (6) aufgebracht wird,  
25

e) die derart aufeinander gebrachten Schichten in gewünschter Weise zugeschnitten und heiss geformt werden.



Unveränderliches Exemplar  
Exemplaire Invariable  
Esemplare immutabile

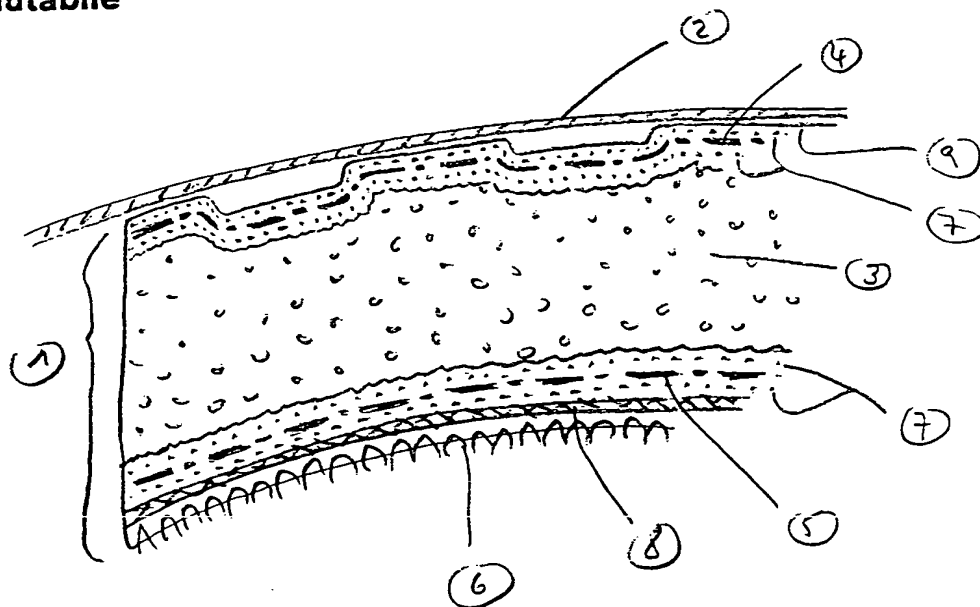
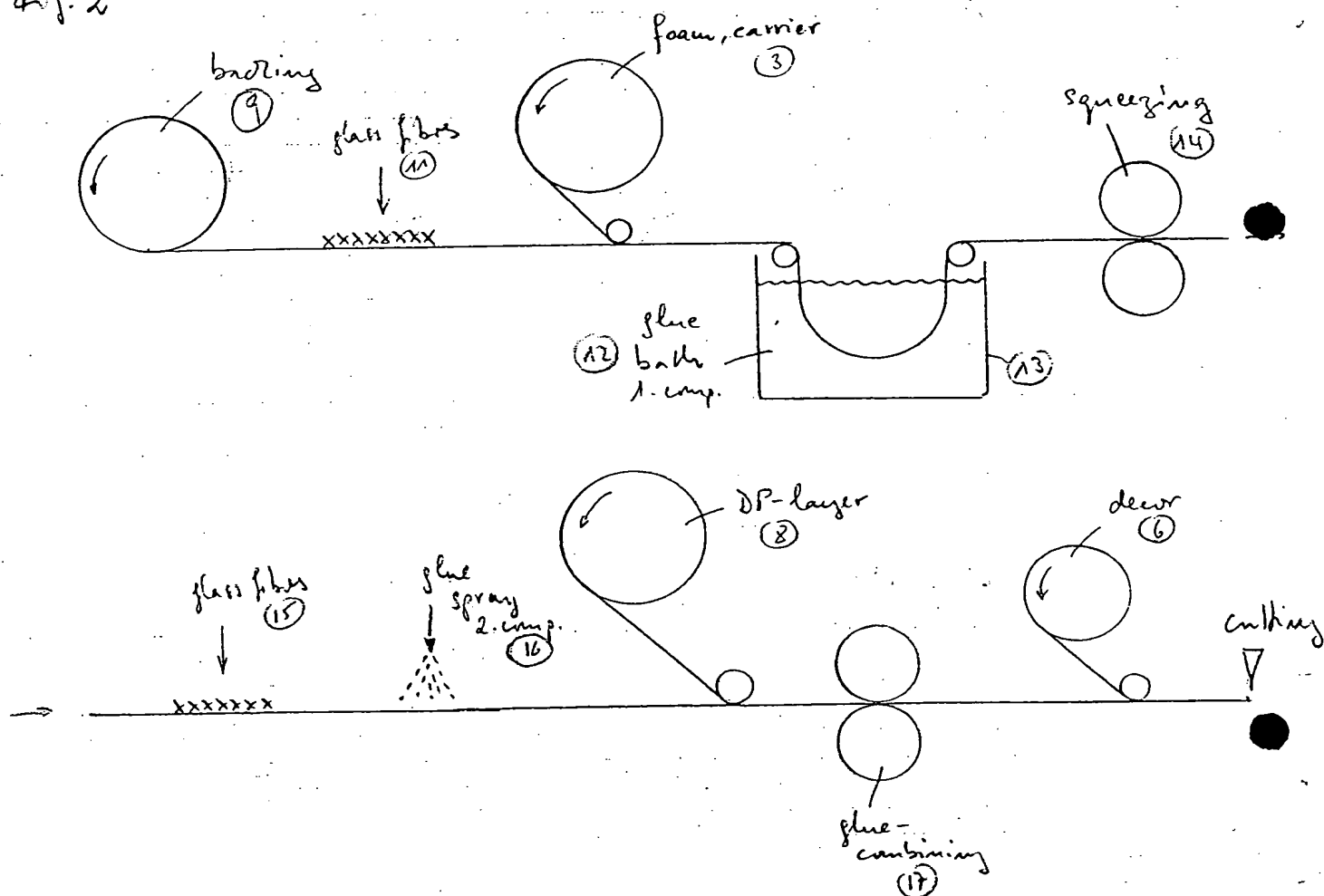


Fig. 1

Fig. 2



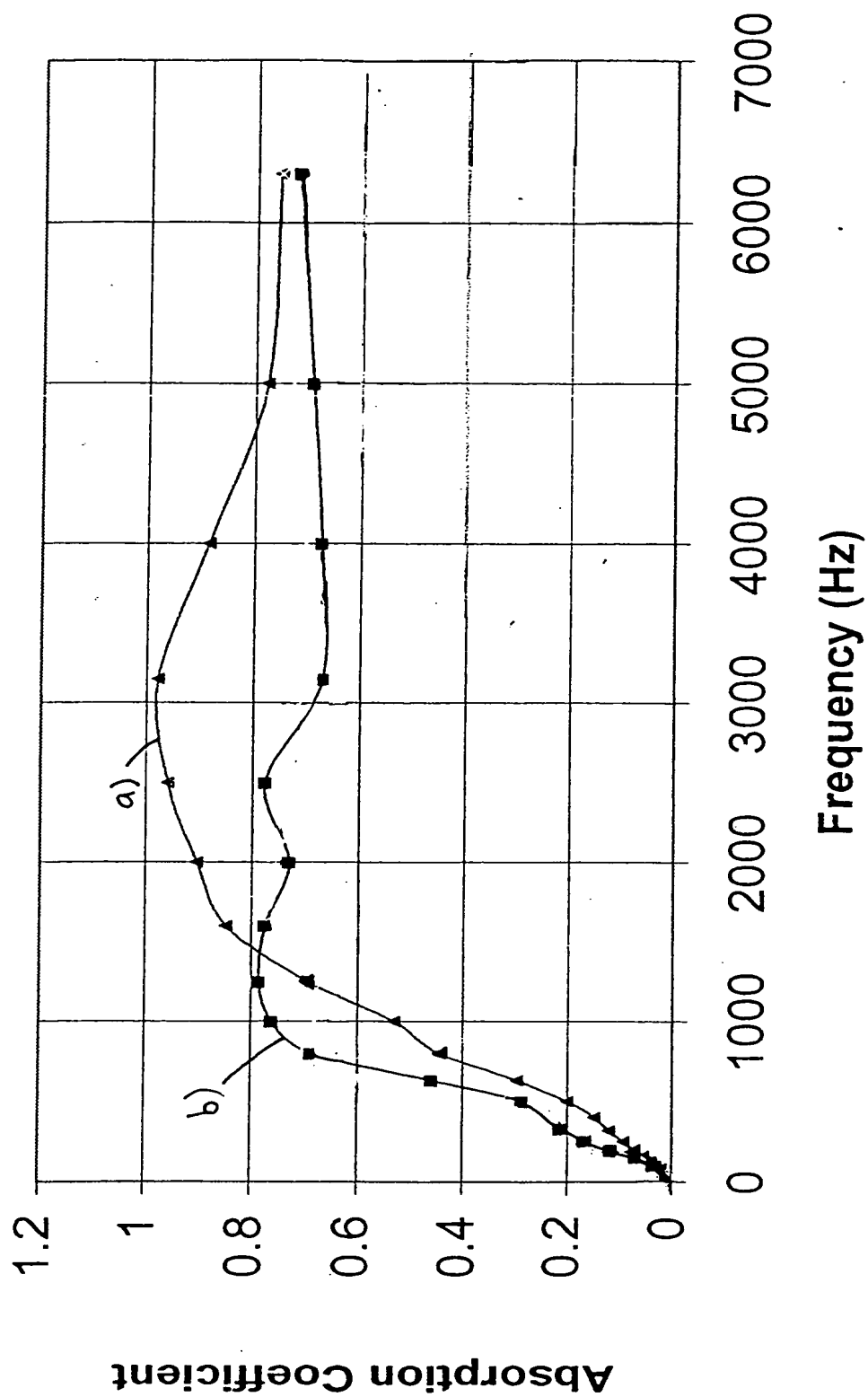


Fig. 3

